



CONFINDUSTRIA
Caserta

2
0
2
6

DOCUMENTO DI PROPOSTA STRATEGICA

per la Regione Campania
e la Conferenza
Stato-Regioni

Il futuro del Mezzogiorno:

da area periferica a piattaforma strategica
euro-mediterranea

Centro Orafo Il Tarì

–

Marcianise (CE)

16 aprile 2026



PREMESSA

Il Mezzogiorno d'Italia si colloca oggi al centro di una trasformazione profonda degli equilibri economici e geopolitici globali.

Le recenti dinamiche internazionali – dalla ridefinizione delle catene di approvvigionamento alla crescente instabilità delle rotte commerciali tradizionali – stanno restituendo centralità strategica al Mediterraneo.

In tale contesto, il Sud Italia non può più essere interpretato come area marginale, ma deve essere riconosciuto come piattaforma naturale di connessione tra Europa, Africa e Medio Oriente.

L'obiettivo del presente documento è proporre una visione integrata e operativa che consenta di trasformare tale potenziale in un vantaggio competitivo strutturale per il Paese.

2. La Zona Economica Speciale come infrastruttura istituzionale

La ZES rappresenta oggi uno degli strumenti più efficaci per l'attrazione degli investimenti nel Mezzogiorno.

Tuttavia, per esprimere appieno il proprio potenziale, essa deve evolvere da misura incentivante a vera e propria infrastruttura istituzionale permanente.

Proposte operative:

- Stabilizzazione normativa della ZES con orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10–15 anni);
- Estensione del modello ZES a tutti i procedimenti autorizzativi rilevanti per gli investimenti industriali ed energetici;

- Introduzione generalizzata del principio di silenzio-assenso entro termini certi (60–90 giorni);
- Creazione di uno sportello unico integrato per gli investimenti.

L'obiettivo è trasformare la ZES in un sistema capace di garantire certezza, rapidità e competitività normativa.

3. Infrastrutture e logistica: costruire l'hub del Mediterraneo

La logistica rappresenta oggi un fattore determinante per la competitività dei sistemi produttivi.

Il Mezzogiorno dispone di un vantaggio geografico unico che deve essere accompagnato da una strategia infrastrutturale coerente e continuativa.

Linee di intervento:

- Definizione di un piano infrastrutturale pluriennale con allocazione stabile di risorse;
- Integrazione funzionale tra porti, interporti, rete ferroviaria e aree industriali;
- Rafforzamento del sistema portuale del Sud Italia e della piattaforma logistica campana;
- Inserimento del sistema logistico meridionale nei principali corridoi internazionali.

L'obiettivo è rendere il Mezzogiorno il principale hub logistico del Mediterraneo, in grado di connettere efficacemente i flussi commerciali tra continenti.

4. Energia: condizione abilitante della competitività

Il costo e la disponibilità dell'energia rappresentano oggi uno dei principali fattori di competitività industriale.

Il Mezzogiorno può assumere un ruolo centrale nella transizione energetica, a condizione di superare gli attuali vincoli autorizzativi e pianificatori.

Azioni prioritarie:

- Introduzione di un iter autorizzativo unico e semplificato per gli impianti energetici nelle aree industriali;
- Individuazione automatica delle aree industriali come aree idonee allo sviluppo delle energie rinnovabili;
- Sviluppo di comunità energetiche industriali;
- Integrazione delle fonti rinnovabili con una strategia di lungo periodo basata sul nucleare di nuova generazione.
- Una politica energetica efficace è condizione imprescindibile per la competitività del sistema produttivo nazionale.

5. Partenariato pubblico-privato e semplificazione

Lo sviluppo del Mezzogiorno richiede un cambio di paradigma nella relazione tra pubblico e privato.

È necessario superare la frammentazione procedurale e adottare un approccio basato su strumenti straordinari e tempi certi.

Proposte:

- Semplificazione delle procedure di partenariato pubblico-privato;
- Standardizzazione dei processi autorizzativi;
- Garanzia di copertura pubblica pluriennale per gli investimenti strategici;
- Attivazione di progetti pilota ad alto impatto nei settori chiave.

L'obiettivo è rendere il Mezzogiorno un territorio realmente attrattivo per i capitali privati.

6. Capitale umano e mercato del lavoro

La carenza di manodopera qualificata rappresenta uno dei principali ostacoli allo sviluppo industriale.

È necessario costruire un sistema formativo pienamente integrato con le esigenze delle imprese.

Linee di intervento:

- Programmazione dell'offerta formativa basata sui fabbisogni reali del sistema produttivo;
- Rafforzamento del ruolo delle imprese nella progettazione dei percorsi formativi;
- Creazione di un tavolo permanente tra Regione e associazioni datoriali;
- Sviluppo di percorsi formativi tecnici altamente specializzati.

Strategia internazionale:

- Integrazione con il Piano Mattei;
- Sviluppo di programmi di formazione e inserimento lavorativo con Paesi africani;
- Creazione di corridoi formativi e occupazionali euro-africani.

7. Il ruolo strategico dell'Africa e la piattaforma euro-mediterranea

La prossimità geografica all'Africa rappresenta uno dei principali fattori di competitività del Mezzogiorno.

Tale elemento deve essere valorizzato non solo in chiave commerciale, ma come leva di una nuova strategia industriale integrata tra Europa e Africa.

Proposta innovativa: Piattaforma Euro-Mediterranea di Co-Sviluppo Industriale

Si propone l'istituzione di una Piattaforma Euro-Mediterranea di Co-Sviluppo Industriale, con base nel Mezzogiorno, finalizzata a:

- attrarre investimenti esteri attraverso modelli di produzione integrata tra Europa e Africa;
- sviluppare filiere industriali duali, in cui progettazione, innovazione e controllo qualità avvengono in Italia e parte della produzione viene realizzata in Paesi africani partner;
- garantire approvvigionamenti strategici (materie prime critiche, energia, componenti industriali);
- rafforzare la presenza economica e geopolitica italiana ed europea nel continente africano.

Strumenti operativi

- Creazione di zone industriali integrate euro-africane, collegate alle ZES del Mezzogiorno;
- Accordi bilaterali con Paesi africani per la realizzazione di poli produttivi complementari;
- Incentivi fiscali e normativi per imprese che sviluppino filiere integrate;
- Utilizzo del Piano Mattei come cornice strategica di riferimento;
- Coinvolgimento di istituzioni europee per il co-finanziamento dei progetti.

Impatti attesi

- Rafforzamento della competitività industriale italiana;
- Riduzione dei costi di produzione e maggiore resilienza delle filiere;
- Creazione di occupazione qualificata nel Mezzogiorno;
- Gestione strutturata dei flussi migratori attraverso canali legali e qualificati;
- Posizionamento del Mezzogiorno come hub strategico tra Europa e Africa.

Questa proposta segna il passaggio da una logica passiva di attrazione degli investimenti a una strategia attiva di costruzione di filiere globali integrate.

8. Settori strategici e sicurezza nazionale

Il rilancio del Mezzogiorno deve concentrarsi su alcuni settori ad alto potenziale di crescita, ma anche ad elevata rilevanza per la sicurezza economica e nazionale.

Settori prioritari:

- Logistica integrata;
- Energia e transizione energetica;
- Manifattura avanzata;
- Aerospazio e difesa;
- Agroalimentare evoluto;
- Turismo e valorizzazione culturale.

Nel contesto di crescente instabilità geopolitica e di ridefinizione degli equilibri internazionali, la sicurezza nazionale non può più essere considerata disgiunta dalla politica industriale.

La crisi del settore automotive europeo, determinata dalla transizione energetica e dalla competizione globale, impone una riflessione strategica sulla riconversione industriale.

Proposta concreta:

Piano di riconversione industriale verso difesa e tecnologie dual use

Si propone l'attivazione di un Piano Straordinario di Riconversione Industriale, con particolare riferimento alle aree e alle filiere colpite dalla crisi dell'automotive, finalizzato a:

- favorire la riconversione di impianti produttivi verso settori della difesa e della sicurezza;
- sviluppare tecnologie dual use (civili e militari), con particolare attenzione a:
 - droni e sistemi autonomi;
 - cybersecurity;
 - spazio e osservazione satellitare;
 - mobilità avanzata e materiali innovativi;
- attrarre investimenti nazionali ed europei nel comparto difesa-industria;
- rafforzare la collaborazione tra imprese, università, centri di ricerca e sistema della difesa.

Strumenti operativi:

- Creazione di poli industriali della difesa nel Mezzogiorno, integrati con le ZES;
- Incentivi dedicati alla riconversione industriale;
- Accordi con grandi player nazionali ed europei del settore;
- Utilizzo di fondi europei per la difesa e l'innovazione tecnologica;
- Semplificazione autorizzativa per insediamenti produttivi strategici.

Obiettivo strategico:

Trasformare una crisi industriale (automotive) in una opportunità di riposizionamento del Mezzogiorno come hub europeo delle tecnologie per la sicurezza e la difesa.

La costruzione di cluster industriali specializzati in ambiti strategici rappresenta una priorità per garantire competitività, resilienza e autonomia industriale.

9. Governance e dimensione interregionale

Uno dei principali limiti storici delle politiche per il Mezzogiorno è rappresentato dalla frammentazione territoriale.

È necessario recuperare una dimensione interregionale della programmazione.

Proposte:

- Istituzione di tavoli permanenti interregionali;
- Pianificazione su scala di filiera e di corridoio logistico;
- Rafforzamento del coordinamento tra Stato e Regioni.

10. CONCLUSIONI

Il Mezzogiorno dispone oggi di una opportunità storica.

La sua posizione geografica, le risorse disponibili e il mutato contesto internazionale possono consentire un salto di qualità decisivo.

Tuttavia, tale opportunità potrà essere colta solo attraverso:

- una forte semplificazione amministrativa;
- una visione strategica di lungo periodo;
- strumenti straordinari di intervento;
- una piena integrazione nelle dinamiche euro-mediterranee.

Confindustria Caserta conferma la propria disponibilità a collaborare attivamente con le istituzioni per la definizione e l'attuazione di politiche efficaci per lo sviluppo del Mezzogiorno.

L'obiettivo è chiaro: trasformare il Sud Italia in una delle principali piattaforme industriali, logistiche ed energetiche del Mediterraneo.

VINCENZO SCOTTI

La «crisi d'identità» dei poli industriali.
L'obiettivo dello sviluppo fra l'eredità della
Cassa per il Mezzogiorno e una nuova
straordinarietà europea.

Il presente testo è stato elaborato in dialogo con Sergio Zoppi e con Raffaele La Regina.

Permettetemi di cominciare con una confessione di metodo. Questo intervento non è soltanto mio ma è il frutto di una conversazione a tre voci che si è sviluppata nelle settimane precedenti a questo convegno, insieme a Sergio Zoppi, al quale mi lega un rapporto di lunga durata maturato in anni di intenso lavoro, e a Raffaele La Regina, giovane storico dell'Università della Basilicata che ha dedicato la sua ricerca di dottorato proprio alla Cassa per il Mezzogiorno e che rappresenta, per chi come me ha vissuto quella stagione dall'interno, la prova più convincente che quelle vicende non siano ancora consumate. Quando un ricercatore trentenne sceglie la Cassa come oggetto della propria formazione scientifica, qualcosa in quella storia deve ancora parlare al presente.

Il titolo che abbiamo scelto per questa riflessione è volutamente provocatorio. Non intende evocare un rimpianto. Intende aprire una riflessione circa quello che sappiamo e quello che dimentichiamo di sapere.

Il Piano Draghi sulla competitività europea ha individuato nella mancanza di investimenti industriali coordinati su scala continentale il principale fattore di ritardo dell'Europa rispetto agli Stati Uniti e alla Cina. Non è un caso che in quel documento la questione della coesione territoriale e del divario tra le regioni europee venga trattata non come problema assistenziale, ma come fattore strutturale di competitività del sistema nel suo complesso. Un'Europa in cui il Mezzogiorno d'Italia resta indietro è un'Europa che spreca una delle sue posizioni geografiche più strategiche. L'UE potrà competere globalmente solo se integrerà realmente il

Mediterraneo e in una piattaforma funzionale, trasformando quel bacino da periferia geopolitica a corridoio strategico. Questa è una sfida europea che l'Italia, e in particolare il Mezzogiorno, può e deve fare propria prima che altri la definiscano al suo posto, in un contesto così tumultuoso e violento. È bene ribadirlo: non si costruisce sviluppo con la guerra.

Nel contesto internazionale attuale, la politica commerciale dell'Unione europea va letta come una leva integrata di sicurezza economica, competitività industriale e posizionamento geopolitico. L'apertura dei mercati e la crescita degli scambi restano obiettivi rilevanti, ma assumono oggi significato pieno quando si accompagnano al rafforzamento delle filiere strategiche, alla tutela degli approvvigionamenti critici e alla capacità europea di incidere sugli standard internazionali. In questo quadro, l'UE dispone di una posizione commerciale di primo piano e di una rete di accordi particolarmente estesa, che richiedono ora un impiego più selettivo e maggiormente coerente con le priorità industriali e tecnologiche europee.

Da questa prospettiva, il caso Mercosur, formalmente approvato il 9 gennaio 2026, evidenzia con chiarezza la natura delle scelte oggi richieste alla politica commerciale europea. L'accordo l'Unione una rilevanza soprattutto geopolitica, legata alla diversificazione dei mercati e al rafforzamento della presenza europea in un'area di crescente competizione internazionale. Sul piano strettamente economico i benefici attesi appaiono invece più circoscritti, e rischiano al contempo di cristallizzare un vantaggio comparato non fondato su innovazione o tecnologie di frontiera. Per l'Italia, in particolare, il tema centrale riguarda la capacità di accompagnare l'apertura commerciale con una traiettoria di upgrading produttivo, così da valorizzare i segmenti a maggiore intensità tecnologica e con più elevato potenziale di crescita.

L'analisi mette in evidenza che le principali vulnerabilità europee si distribuiscono lungo l'intero perimetro della competitività contemporanea: cloud, capacità computazionale, semiconduttori, energia, capitale per l'innovazione, tecnologie pulite e materie prime critiche. In tale quadro, la sovranità europea trova la sua espressione più credibile nel rafforzamento delle capacità interne nei segmenti essenziali e nello sviluppo di coalizioni selettive con partner affidabili, in grado di sostenere resilienza delle filiere, convergenza normativa, accesso alle risorse e scala industriale. La questione centrale riguarda quindi la costruzione di un equilibrio più solido tra autonomia, cooperazione esterna e capacità di presidiare i nodi strategici dell'economia europea.

Anche sul terreno delle tecnologie green emerge con chiarezza che la transizione energetica coincide sempre più con una sfida industriale. Per l'Unione europea, ciò implica l'esigenza di accompagnare la crescita della domanda di tecnologie pulite con strumenti capaci di consolidare la base manifatturiera, diversificare gli approvvigionamenti e rafforzare la proiezione esterna dell'industria europea. In questa chiave, accordi commerciali, partenariati digitali, TTC, green partnership e intese sulle materie prime critiche costituiscono tasselli di una medesima strategia. Il punto decisivo riguarda la capacità di ordinarli entro un disegno europeo più chiaro, capace di tradurre apertura, cooperazione e integrazione internazionale in maggiore competitività, minore esposizione alle vulnerabilità e più solida autonomia strategica.

Alla luce di quanto esposto dal gruppo dei 20, coordinato dal prof. Luigi Paganetto, sono questi alcuni dei settori strategici che andrebbero inclusi in un più ampio ragionamento che lega il futuro del Mezzogiorno a quello dell'Europa.

Nel 2017, quando Sergio Zoppi e io abbiamo scritto *Non fu un miracolo*, la scommessa era precisa: togliere alla grande stagione dello sviluppo meridionale degli anni 1958-1968, in un quadro di pacificazione europea dei conflitti, l'aureola dell'evento straordinario e restituirla alla sua vera natura, che era quella di un progetto politico consapevole, costruito da uomini e donne che avevano scelto di spendersi per un'idea di Paese unificato, in una stagione di straordinarietà legata alla governance e a una irripetibile capacità amministrativa e politica.

Quella stagione non accadde per caso ma fu voluta, progettata e sostenuta da una classe dirigente composta, per citarne solo alcuni, da Giulio Pastore, Gabriele Pescatore, Pasquale Saraceno e i loro collaboratori. Questi ebbero la capacità e la strumentazione istituzionale per tradurre quella progettualità in realtà, con risultati tangibili: tra il 1958 e il 1968 gli investimenti, l'occupazione e il valore aggiunto al Sud progredirono a un tasso più rapido del Centro-Nord, e il Mezzogiorno conobbe la stagione di sviluppo più intensa dall'Unità d'Italia.

Le parole che tenevano insieme tutto questo, che oggi risultano quasi sparite dal vocabolario delle politiche pubbliche, erano due: intervento straordinario. La Cassa non era un'agenzia di erogazione ma era un soggetto istituzionale dotato di personalità giuridica propria con mandato politico chiaro, un'autonomia operativa nella cantierizzazione e realizzazione delle opere e una invidiabile continuità programmatica al di sopra dei cicli elettorali. La straordinarietà non era un aggettivo: era un regime giuridico, una scelta di metodo, un atto di onestà politica che riconosceva la distanza tra ciò che le procedure ordinarie potevano fare e ciò che il Mezzogiorno richiedeva.

Probabilmente uno dei nodi che rimase irrisolto è rintracciabile alla questione dei poli industriali. Una pagina che Raffaele La Regina, con l'arguzia del ricercatore, ci ha aiutato a rileggere con occhi più critici è appunto quella dei poli di sviluppo industriale.

L'idea era giusta: concentrare gli investimenti su poche direttrici strategiche, costruire masse critiche reali, evitare la dispersione a pioggia che avrebbe annullato gli effetti di scala. Era un'intuizione che aveva radici nel pensiero meridionalista più rigoroso di Saraceno, ma anche negli economisti del Formez e negli urbanisti che lavorarono ai piani regolatori delle Aree di Sviluppo Industriale. Il caso di Caserta che rappresenta l'ASI (area di sviluppo industriale) più estesa del Mezzogiorno, costruita attorno al triangolo Marcianise-San Marco Evangelista-Aversa Nord, dimostra che quando quell'idea fu applicata con continuità, i risultati arrivarono.

Ma quell'idea ebbe il limite di fermarsi senza coltivare l'ambizione di trasformarsi in un disegno complessivo. Nel 1966 erano già state istituite sedici aree e ventisei nuclei industriali: la pressione degli interessi locali, la contrattazione verticale tra periferie e centro, la dispersione delle scelte localizzative avevano già mostrato una prima fragilità circa la logica della concentrazione: ogni provincia voleva il suo polo e ogni dirigente politico voleva i suoi insediamenti. La razionalità e il senso pratico del piano cedettero in parte alla grammatica della distribuzione.

E c'è una frattura ulteriore che Zoppi e io abbiamo indicato nel nostro lavoro, e che La Regina documenta puntualmente: l'istituzione delle Regioni a statuto ordinario nel 1970, che regionalizzò non solo la Cassa e i centri di spesa, ma anche lo Stato, nel voler usare le parole di Antonio Bonatesta, e trasformò quella dispersione da anomalia di un piano complessivo di senso in struttura permanente. Da quel momento in poi, l'idea di una pianificazione interregionale, che avrebbe potuto e dovuto essere il livello naturale per pensare i poli di sviluppo su direttrici sovraprovinciali e sovra-regionali, non trovò spazio anche a causa di molti e ulteriori limiti legati a più contingenze politiche, economiche e sociali. Sarebbe ingiusto puntare il dito unicamente contro il regionalismo.

Credo possa essere utile prendere in esame un caso concreto, che ho avuto modo di conoscere direttamente nella mia lunga esperienza: l'asse tra l'alta Campania e il basso Lazio. La Cassa - e questo è un dettaglio che la memoria pubblica ha quasi rimosso - incluse tra i territori di intervento anche Latina, Frosinone e Cassino. Non era una concessione politica marginale: riconosceva che il sistema produttivo in formazione lungo il corridoio Cassino-Frosinone-Latina era funzionalmente continuo con quello del casertano, separato solo da un confine amministrativo privo di senso economico. L'asse dell'autostrada del Sole, che attraversava fisicamente entrambi i territori, era già una direttrice logistica naturale.

Quella continuità non fu mai più capitalizzata. I due sistemi, il polo laziale (Frosinone-Cassino) e quello campano (Marcianise-Aversa), si svilupparono in parallelo, senza mai costruire la sinergia che la geografia suggeriva. Oggi l'ASI di Caserta è la più grande del Mezzogiorno per estensione, con stabilimenti di rilievo internazionale nei settori del lusso, dell'automotive, dell'agroalimentare e della logistica. E il Consorzio Industriale del Lazio, nato dalla fusione dei cinque enti regionali, tra cui l'ASI di Frosinone, è il più grande d'Italia per superficie gestita. Due colossi contigui che devono tornare a parlarsi.

Questo non è un caso isolato. È la norma. Lungo tutta la dorsale del Mezzogiorno, esistono sistemi produttivi che la geografia e la storia hanno reso complementari e che la regionalizzazione ha reso artificialmente separati: il foggiano, l'Irpinia e la Basilicata nell'automotive e nella metalmeccanica, la Campania e il Molise nell'agroalimentare, la Calabria e la Sicilia nella logistica mediterranea. I poli che avrebbero potuto essere, e che in alcuni casi esistono già nei fatti produttivi, restano privi di un quadro istituzionale che li riconosca e li indirizzi. Una condizione che li pone in una sorta di crisi d'identità, parafrasando le parole di Bonatesta.

La domanda che Zoppi, La Regina e io ci siamo posti è questa: quella stagione può ripetersi? La risposta che abbiamo condiviso è: sì ma non per caso e non senza un forte ruolo dell'Europa. Esattamente come non fu per caso che accadde la prima volta.

Ciò che servirebbe non è la nostalgia della Cassa, che aveva anche i suoi difetti, le sue inefficienze, le sue zone d'ombra, e che non può essere replicata in un contesto istituzionale profondamente cambiato. Ciò che servirebbe è il recupero della logica della Cassa, che era una logica di straordinarietà consapevole: il riconoscimento che esistono territori, filiere e direttrici per cui le procedure ordinarie della programmazione regionale sono strutturalmente inadeguate, e che lo Stato ha il diritto-dovere di dotarsi di strumenti eccezionali, risorse dedicate e soggetti istituzionali con vera autonomia operativa.

In concreto, questo significa almeno tre cose.

La prima: restituire una dimensione interregionale alla politica industriale per il Sud attraverso tavoli permanenti e mandati precisi che consentano di progettare filiere e infrastrutture su scale territoriali appropriate, che spesso non coincidono con i confini regionali. Un progetto che possa tradursi in una strategia industriale europea. Non basta sapere che Matera è capitale mediterranea del dialogo e della cultura o che Taranto è al centro del Mediterraneo: occorre qualcuno che sappia costruire attorno a queste potenzialità una filiera produttiva, una rete logistica, un sistema formativo, e poi portare tale progetto a Bruxelles con la forza di un piano serio. Non come richiesta di fondi, ma come proposta di sviluppo.

La seconda: riconnettere una classe dirigente tecnico-politica capace di tenere insieme visione di lungo periodo e gestione operativa. Pastore e Pescatore erano figure rare: avevano la legittimazione politica e la competenza tecnica per resistere alle pressioni localistiche. Quella combinazione non è riproducibile per decreto, ma è coltivabile attraverso la formazione, la selezione, la continuità degli incarichi, al di là dei cicli elettorali.

La terza: riaprire il dibattito pubblico su una "straordinarietà europea" come categoria legittima delle politiche di sviluppo per il Sud e il Mediterraneo. In un Paese che non ha saputo cogliere l'occasione irripetibile del PNRR, nel quale è stata cancellata la fiscalità di vantaggio per il Mezzogiorno, in un Paese che pare vincolato all'ordinario, alla spending review, all'uniformità procedurale e dallo spettro dell'autonomia differenziata, ammettere che alcuni territori richiedono risorse e regole eccezionali è diventato politicamente scomodo. Eppure, è esattamente ciò che la storia insegna: quando la straordinarietà fu accettata e istituzionalizzata, crebbe l'Italia perché crebbe il Mezzogiorno. la volontà politica di tornare a parlare di sviluppo industriale del Sud come questione nazionale e non come capitolo della spesa assistenziale. Per trent'anni il dibattito pubblico italiano ha progressivamente rimosso la questione meridionale dall'agenda della politica industriale, relegandola alla coesione sociale. Il risultato è che oggi il Mezzogiorno ha porti, zone economiche speciali, sistemi produttivi locali maturi, una posizione energetica cruciale nel contesto europeo (si pensi alla Basilicata) e nessuna politica industriale nazionale ed europea che li tenga insieme come sistema.

La sfida che Zoppi, La Regina ed io vogliamo porre, con l'esperienza di chi ha vissuto la prima stagione straordinaria e di chi la studia con rigore scientifico, è questa: può l'Unione europea diventare il nuovo quadro entro cui riscoprire la logica della straordinarietà? Non come deroga alle regole del mercato interno, ma come scelta consapevole di investire in modo concentrato e mirato su territori che hanno la capacità produttiva, la posizione geografica e le risorse naturali per diventare i nodi europei del sistema mediterraneo?

Ci troviamo in un momento particolarmente difficile della storia e, in particolare, in un versante della storia il cui esito può essere la fine del mondo come lo abbiamo conosciuto e lo viviamo ogni sera al termine della giornata. A Berlino cade il muro e con esso la realtà bipolare del mondo.

Nel mutamento globale, l'Europa ha bisogno, anche per ragioni demografiche, di rafforzarsi per potersi misurare con la grande area che va dall'Africa all'Europa Mediterranea, ai Balcani. Questa grande rete diventerà peraltro determinante per il futuro dell'Europa.

i piace chiosare con la stessa avvertenza con cui Sergio Zoppi ed io abbiamo concluso Non fu un miracolo: nessuno chiede miracoli ma impegno e, soprattutto, la volontà politica di non rassegnarsi all'ordinario quando il problema è straordinario nella sua dimensione europea e mediterranea.

ERCOLE INCALZA

Il crocevia della logistica del futuro

Wassily Leontief, premio Nobel per la economia ed uno dei redattori del Piano Generale dei Trasporti del nostro Paese e, tra l'altro, sostenitore della teoria "input – output", ripeteva sempre che la produzione, che l'intero sistema produttivo rimarrebbe una pura potenzialità economica ma una inutile ricchezza se non potesse accedere ai mercati. Ebbene, le tecniche e le modalità che consentono tale processo sono i riferimenti chiave di ciò che chiamiamo "logistica", di ciò che in un certo senso nel 1986, anno di approvazione del Piano Generale dei Trasporti, ha dato vita alla supply chain, sì quel processo logistico che segue in modo capillare l'intero processo dalla produzione al consumatore.

Questa premessa storica mi serve per costruire un approccio alla logistica che forse in ritardo stiamo scoprendo come strumento chiave della crescita e dello sviluppo e, al tempo stesso ci stiamo convincendo che non c'è una correlazione scontata tra ubicazione geografica e successo dei processi logistici.

Spesso, infatti, ripetiamo che la nostra portualità, in particolare quella ubicata nell'area meridionale del Paese, riveste un ruolo strategico vincente per la sua naturale rendita di posizione legata essenzialmente alla vicinanza al canale di Suez e, quindi, alla diretta convenienza per le navi porta container di attraccare in realtà portuali come Taranto, come Napoli, come Gioia Tauro, cioè in nodi portuali in grado di consentire un immediato trasferimento delle merci verso il sistema economico europeo. Questa oggettiva constatazione però non credo rappresenti la unica motivazione vincente, non sia il riferimento chiave che rende il Mezzogiorno tessera vincente nel mosaico logistico dell'intero bacino del Mediterraneo.

A differenza di altri HUB logistici le navi porta container trovano nella nostra portualità una rete ferroviaria e stradale che consente, o consentirebbe se fosse davvero completata, una immediata canalizzazione delle merci verso i vari terminali

europei, verso gli interessanti mercati del sistema europeo ed in questo un ruolo, che oggi sottovalutiamo ma che con la realizzazione del Ponte sullo Stretto assumerà una vera occasione vincente, è il porto di Augusta. In realtà Augusta e Gioia Tauro potranno, nell'arco dei prossimi dieci anni, raggiungere una movimentazione di container superiore ai 10 milioni di TEU (container lungo 6 metri) ed il sistema campano, addirittura, potrà raggiungere, con i porti di Napoli e Salerno, la soglia dei 4 milioni di TEU. Forse sarebbe opportuno ricordarlo a coloro che osteggiano la realizzazione del ponte sullo Stretto che con la realizzazione della continuità territoriale i porti del Sud raggiungeranno una movimentazione superiore a quella registrata ormai sistematicamente da oltre venti anni nel nostro Paese pari a 10 - 11 milioni di TEU.

Ma perché questa crescita, perché siamo sicuri di questa vera esplosione della domanda; la risposta è al tempo stesso immediata e banale: la nostra rete ferroviaria ed autostradale, sia per la fascia adriatica e jonica che per quella tirrenica, non solo è efficiente ma, nell'arco dei prossimi dieci anni, non troverà più degli anelli mancanti nell'attraversamento dell'arco alpino.

Infatti disporremo del tunnel ferroviario Torino – Lione, disporremo del tunnel ferroviario Terzo Valico dei Giovi e quindi dell'accesso al Sempione, disporremo del tunnel del Brennero. Molti sicuramente diranno che questa convenienza offerta dal nostro Paese alle navi porta container in transito nel Mediterraneo è già presente nei due sistemi portuali di Genova e di Trieste; questa convenienza, senza dubbio vera e ampiamente motivata, non tiene conto però che, almeno per il sistema ferroviario, lungo i due assi tirrenico ed adriatico, si aggrega, alla domanda di trasporto dei container in ingresso, quella generata dai prodotti del Mezzogiorno che, per il solo settore agro-alimentare, rappresenta, con i suoi 35 milioni di tonnellate, addirittura il 50% della intera produzione nazionale.

Ultimamente il Delegato della Confindustria ai "trasporti ed alla logistica" Leopoldo Destro ha dichiarato: "La logistica oggi non è più un settore di supporto, né un mondo a sé, ma un protagonista centrale della competitività industriale e della trasformazione sostenibile del nostro Paese. La logistica è una infrastruttura immateriale della modernità. È ciò che tiene insieme il sistema produttivo, che connette imprese e mercati". Ed i dati parlano chiaro:

- Il settore esprime un valore di oltre 114 miliardi di euro pari al 9% del PIL
- Il settore contiene circa 100 mila imprese
- Il settore impiega circa 1,4 milioni di lavoratori
- L'import – export del Paese esprime un valore di circa 700 miliardi di euro e

- L'import – export è strettamente legato alla logistica. Quindi logistica ed import – export rappresentano quasi il 50% del nostro PIL

Occorre, quindi, definire una strategia comune tra industria, distribuzione e imprese della logistica, occorre farlo perché quel valore di 114 miliardi, prima riportato, può benissimo raggiungere la soglia, addirittura, di 300 miliardi di € solo se riuscissimo a:

- Capire davvero le esigenze di tutti gli attori presenti nell'intero comparto
- Dare vita ad una riforma organica dei nostri impianti portuali ed interportuali
- Difendere le nostre aziende che svolgono attività logistiche ridefinendo integralmente le forme contrattuali che oggi caratterizzano i rapporti tra centri di produzione e mercato
- Integrare l'apposito Fondo finanziario per consentire la reinvenzione digitale delle imprese preposte alla gestione delle attività logistiche

Credo nella possibilità di raggiungere la soglia di 300 miliardi di € perché una serie di dati forniti da validi Centri di ricerca testimoniano che la carenza di adeguate infrastrutture al supporto delle attività logistiche ha prodotto nel 2023 danni superiori a 96 miliardi di euro (ricerca della Coldiretti).

Ma altre conferme delle potenzialità della logistica emergono dalla serie di successi che il Coordinatore della ZES Unica Giosy Romano ha ultimamente comunicato: il numero di autorizzazioni rilasciate ad oggi sono oltre 800, autorizzazioni che equivalgono ad investimenti per circa 28 miliardi di euro.

La piastra logistica campana, con i nodi portuali di Napoli e di Salerno e con in nodi interportuali e logistici di Nola, di Marcianise, di Caserta e di Battipaglia, partecipa per oltre il 15% nella formazione di quei 114 miliardi di euro (circa 20 miliardi di euro).

Voglio ricordare che la tessera del sistema logistico del Sud nel mosaico del Mediterraneo diventa riferimento portante che risente direttamente delle evoluzioni dei processi logistici del pianeta; la logistica infatti è come il fenomeno tellurico: una scossa in un punto crea gravi danni anche in realtà molto lontane dal punto in cui avviene il sisma.

Abbiamo capito questa particolare correlazione dopo l'annuncio del Presidente Trump di porre nuovi dazi su determinati prodotti, solo l'annuncio ha prodotto un danno nel comparto della logistica di circa 25 miliardi di euro. Ricordo che i container carichi di merci fanno la spola tra Shanghai e Los Angeles inseguiti da dazi che lievitano di ora in ora e questo incide direttamente sugli HUB del Mediterraneo. Tutto questo crea colli di bottiglia e ne annulla l'intero itinerario programmatico. Sembra strano ma, questa serie di criticità, anche se ubicata in

punti lontani dalla nostra offerta portuale, crea immediate ripercussioni alla movimentazione nel bacino del Mediterraneo. Per questo è utile un approfondimento sul sistema logistico campano.

Nella prima metà del 2024 i venti maggiori porti commerciali del mondo hanno movimentato circa 195 milioni di container. Shanghai conserva il primato con 22,5 milioni di TEU, seguono Singapore, Ningbo Zhoushan e Shenzhen mentre Rotterdam con 7,2 milioni di TEU resta il più grande d'Europa. Il porto di Gioia Tauro nel 2024 ha movimentato circa 4 milioni di TEU. Gli altri porti italiani portano questa soglia a circa 10 - 11 milioni di TEU. Il nostro Paese quindi sembrerebbe marginale se non tenessimo conto della esistenza della Mediterranean Shipping Company (MSC), cioè della compagnia di navigazione container più grande al mondo.

Oggi, la compagnia possiede oltre 800 portacontainer, trasportando annualmente circa 22,5 milioni di container.

Ho voluto riportare questi dati solo per denunciare un rischio reale: l'attrazione delle convenienze logistiche offerte ad un grande operatore da parte di altre portualità mondiali fa sì che la nostra portualità, rischia di essere sempre più marginale.

Questo quadro di potenzialità però si scontra con un dato che giorno dopo giorno penso preoccupi sempre di più: la organizzazione della nostra offerta portuale.

È arrivato il momento per ribadire che più di una riforma sia necessario ricercare una vera reinvenzione della nostra offerta portuale.

Occorre considerare i cambiamenti che caratterizzeranno le movimentazioni nel Mediterraneo, cambiamenti generati dalle scelte di quattro Paesi come l'India, l'Iraq, la Turchia ed Israele. Mi riferisco ai seguenti progetti:

- Corridoio Bassora – Bagdad – Mossul – Ankara – asse verso la Unione Europea attraverso il Corridoio 10 delle Reti TEN – T o l'asse Ankara – porti Altas Ambarli o Trebisonda
- Corridoio India – Middle East – Europe Economic Corridor (IMEC) (Mumbai – Riyadh – Haifa – Pireo)

Due Corridoi marittimo – terrestri che ridimensioneranno il transito attraverso il Canale di Suez ed esalteranno al massimo la portualità di Haifa in Israele e di Altas Ambarli o Trabzon in Turchia. Né possiamo sottovalutare l'intervento che Erdogan sta portando avanti in Turchia con la realizzazione del Canale Istanbul parallelo al Bosforo.

Scelte che sconvolgono il ruolo e le funzioni del bacino del Mediterraneo e diventano riferimenti chiave solo i porti del Nord come Ostenda, Rotterdam, Danzica, ecc.

Per capire questa vera rivoluzione di ruoli e di funzioni del bacino del Mediterraneo forse è stata utile, mi spiace dirlo, gli eventi bellici in Iran, Libano, Yemen, Israele, ecc.

Sarebbe opportuno, quindi, chiedere un inserimento dei nostri porti nelle società che gestiscono i tre macro progetti prima prospettati; in particolare il sistema logistico campano, formato dai porti di Napoli e Salerno e dagli interporti di Nola – Marcianise e Battipaglia, potrebbe rendersi catalizzatore di una proposta di inserimento in tali iniziative sia del sistema campano che dei quattro porti transhipment del Sud e cioè di Cagliari, Gioia Tauro, Augusta e Taranto. Infatti le opere in corso o avviate offrono un ribaltamento del sistema Mezzogiorno. Un ribaltamento che possiamo leggere in alcune scelte quali:

La realizzazione di 3 assi ferroviari ad alta velocità: la Napoli – Bari, la Salerno – Reggio Calabria, la Taranto – Battipaglia. Assi che amplificano le potenzialità di 3 teatri economici, campano, pugliese e lucano, che incidono per il 20% sul PIL

- Il rafforzamento dei porti di Napoli e di Salerno e degli interporti di Nola e di Marcianise e il collegamento ferroviario tra il porto di Napoli e tali interporti. Il porto di Napoli supererà così un milione di container
- La realizzazione di tre nuovi valichi ferroviari (Brennero, Torino – Lione e Genova – Sempione); tre nuovi valichi che produrranno vantaggi proprio per il sistema produttivo del Sud
- La produzione sempre più organizzata e più innovativa del comparto agro alimentare che non solo è presente in modo capillare nella intera realtà campana e che grazie alla ZES Unica sta crescendo sempre più anche in termini di ottimizzazione dei processi logistici
- L'avvio del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina che esalta le interazioni tra i porti di Augusta, Catania, Messina, Reggio Calabria e Gioia Tauro. Creando il più grande HUB logistici del Mediterraneo

Tutte queste considerazioni ci impongono una rivisitazione sostanziale sull'approccio dello Stato nei confronti delle risorse da assegnare al processo di infrastrutturazione organica di questa tessera del mosaico Paese; un approccio che non può più essere legato ad una corsa annuale ad erogare parziali risorse finanziarie ma a garantire, nel tempo, una quota fissa del Prodotto Interno Lordo, una quota fissa per un arco temporale adeguatamente lungo (10 – 15 anni).

Una simile scelta renderebbe davvero possibile la costruzione di forme di Partenariato Pubblico Privato, ciò coinvolgerebbe capitali privati perché ci sarebbero misurabili certezze sulla copertura pubblica, ciò garantirebbe anche una crescita certa del PIL; una crescita confermata poche settimane fa da un'interessante ricerca del Fiscal Monitor del Fondo Monetario Internazionale; una ricerca che ha ribadito che un aumento degli investimenti in infrastrutture pari all'1% del PIL, mantenendo costante la spesa complessiva, comporta una crescita ulteriore nel lungo termine dell'1,5% nelle economie avanzate e del 3,5% nei Paesi emergenti e in via di sviluppo.

Questo mio intervento quattro anni fa sarebbe stato ritenuto utopico perché quattro anni fa al Festival Euromediterraneo di Napoli avevamo scoperto che stavamo assistendo ad un inimmaginabile cambio di paradigma; oggi, ripeto dopo quattro anni, lo stiamo scoprendo, lo stiamo capendo e non abbiamo più giustificazioni per non essere attori determinanti in questa evoluzione del teatro economico e logistico del Mediterraneo.

Una possibile proposta il coinvolgimento delle Regioni nella definizione di azioni e di scelte di medio e lungo periodo

Nessuno mette in dubbio che l'ultimo strumento pianificatorio di medio e lungo periodo è stato il Piano Generale dei Trasporti, approvato nel 1986 con un Decreto del Presidente del Consiglio. Non mi soffermo sulla serie di linee strategiche e di scelte progettuali identificate e attuate in questi passati quarant'anni, invece mi chiedo cosa sia successo dopo, cioè anche dopo la fase caratterizzata dall'encomiabile processo realizzativo relativo al Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) definito dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Dopo tale interessante atto il processo pianificatorio non è stato più un riferimento né per i vari Governi che si sono succeduti dal 2015 in poi, né per coloro che hanno ricoperto ruoli all'interno del Parlamento; mi riferisco al 2015 perché fino al 2014, grazie allo strumento dell'Allegato Infrastrutture alle varie Leggi Finanziarie, l'impianto programmatico e la sua evoluzione temporale aveva, in un certo senso, caratterizzato il processo attuativo di un Piano di medio e lungo periodo. Ebbene dal 2015 in poi con i Governi Conte 1, Conte 2 e Draghi è venuta meno ogni volontà a produrre scelte programmatiche di medio e lungo periodo e nell'attuale

Governo c'è stata solo la disponibilità a reinventare strumenti pianificatori di ampio respiro come il Piano Mattei, come il Piano per la transizione energetica, come il Piano per la messa in sicurezza del territorio, come il Piano casa, ecc., ma questi atti, carichi di elevata buona volontà, hanno avuto solo, in alcuni casi, un ritorno mediatico; a tale proposito riconosco una grande intuizione quella relativa al Piano Mattei ma ritengo che le disponibilità finanziarie realmente assegnate non erano adeguate alla rilevanza strategica dell'impianto programmatico.

Di fronte a questa stasi, di fronte a questa preoccupante atarassia nei confronti della identificazione di scenari e di piani di medio e lungo periodo, penso sia opportuno ricorrere alle 20 Regioni e chiedere loro se, attraverso l'utilizzo della Conferenza Stato – Regioni, sia possibile costruire proposte programmatiche che finora il Governo ed il Parlamento non è riuscito, quanto meno, ad attuare. Per dare maggiore consistenza e motivazione alla ipotesi di un ruolo pianificatorio da parte delle Regioni ritengo utile ricordare quanto riportato nell'articolo 117 della nostra Costituzione:

La legge regionale ratifica le intese della Regione con altre Regioni per il migliore esercizio delle proprie funzioni, anche con individuazione di organi comuni.

Nelle materie di sua competenza la Regione può concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato.

In realtà la nostra Costituzione rende possibile una simile intesa fra le Regioni e, addirittura, ne consente anche un allargamento a realtà territoriali ed Enti interni ad altro Stato; una simile rilevanza funzionale potrebbe, quindi, consentire alle Regioni la prospettazione al Governo di una serie di azioni e di scelte che, se analizzate singolarmente, potrebbero fare emergere una impostazione programmatica di lungo periodo. Solo a titolo di esempio elenco alcune possibili proposte:

1. La riedizione della Banca delle Telecomunicazioni cui affidare il Fondo annuale pari ad una percentuale fissa del PIL per la infrastrutturazione organica del Paese
2. La riforma delle logiche che attualmente garantiscono il Trasporto Pubblico Locale
3. La rivisitazione delle logiche che attualmente garantiscono la gestione delle 12 aree metropolitane
4. La istituzione di una unica Società per Azioni per la gestione dei quattro porti transhipment di Cagliari, Augusta, Gioia Tauro e Taranto
5. La definizione organica con un capillare crono programma per la concreta

attuazione dei Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP)

6. La riforma della Legge 1150/1942 e contestuale proposta di una nuova Legge Urbanistica
7. La transizione ecologica attraverso una rilettura capillare delle potenzialità energetiche presenti nelle distinte realtà regionali
8. La prospettazione di un nuovo PNRR supportato da forme diffuse di Partenariato Pubblico Privato (PPP)
9. La rilettura delle logiche delle Zone Economiche Speciali; una rilettura mirata alla istituzione di una unica ZES nazionale e la contestuale rivisitazione delle funzioni delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS)
10. La rilettura funzionale del Corridoio ferroviario Adriatico: Lecce – Brindisi – Bari – Foggia – Bologna – Milano – Arco alpino

Un decalogo di possibili proposte che, se vissuto in modo contestuale da tutte le Regioni, potrebbe produrre sicuramente una serie di vantaggi quali, solo a titolo di esempio:

- Il ridimensionamento o, addirittura, l'annullamento delle forme assurde di concorrenzialità tra le distinte aree geografiche del Paese: Nord, Centro, Sud e Isole
- La trasversalità politica delle proposte avanzate e quindi la forte dimensione democratica delle stesse
- L'ampia conoscenza delle reali esigenze dei vari ambiti territoriali e la prospettazione di soluzioni ampiamente motivate
- Un forte ridimensionamento delle forme assurde di campanilismo locale esasperato

Sono sicuro che questa mia ipotesi non sarà neppure presa in considerazione solo perché si configurerebbe come un atto antitetico al ruolo sia del Governo che del Parlamento e questo, purtroppo, frena ogni volontà a costruire le condizioni per proposte organiche di medio e lungo periodo.



CONFINDUSTRIA CASERTA

Unione degli Industriali della Provincia

